NR. 3 MARZEC 1934 r. ROK 6

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303944

Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej

w sprawie czasu pracy osób zatrudnionych w przemyśle przewozowym

Na podstawie art. 3, 4 i 20 ustawy z dnia 18. grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu (Dz. U. R. P. z 1920 r. Nr. 2 poz. 7), przy uwzględnieniu numeracji artykułów, użytej w jednolitym teście tej ustawy (Obwieszczenie z dnia 25 października 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94 poz. 734), zarządza się co następuje:

§ 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia obejmują zatrudnionych w przemyśle przewozowym:

a) woźniców ciężarowych pojazdów konnych, ich pomocników oraz stajennych.

b) kierowców samochodów ciężarowych i ich pomocników

c) kierowców autobusów, ich pomocników oraz konduktorów

d) osoby, którym powierzono wykonywanie w czasie przewozu czynności, związanych z opieką nad towarami, bagażem lub osobami oraz z ładowaniem i ekspedycją.

§ 2. Normy czasu pracy, ustalone w art. 1 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu, mogą być w stosunku do osób, wymienionych w § 1. niniejszego rozporządzenia, zastąpione innemi normami w tem jednakże, aby czas pracy nie przekraczał 10 godzin na dobę oraz 624 godzin w okresie 13 tygodniowym.

§ 3. Zarówno w dni powszednie, jak w niedzielę i dni świąteczne, te z pośród osób wymienionych w § 1 ustawy, które są bezpośrednio odpowiedzialne za stan pojazdów lub zwierząt pociągowych, mogą być zatrudnione przy obrządzaniu, czyszczeniu, karmieniu i pojeniu zwierząt pociągowych łącznie najwyżej w ciągu trzech godzin poza normami czasu pracy przewidzianemi w § 2, przy niezbędnych zaś robotach. poprzedzających wyjazd samochodu ciężarowego lub autobusu z miejsca postoju, jak również przy niezbędnych robotach następujących po powrocie do miejsca postoju łącznie najwyżej w ciągu 2 godzin, poza normami, przewidzianemi w § 2.

§ 4. Po przepracowaniu normy dobowej (§§ 2 i 3) pracownik, objęty niniejszem rozporządzeniem, powinien otrzymać conajmniej 10- godzinny okres wypoczynku nieprzerwanego, wolnego od wszelkich obowiązków służbowych.

§ 5. Do czasu pracy, określonego niniejszem rozporządzeniem nie wlicza się czasu, pozostawionego pracownikowi do dowolnego wykorzystania, o ile wynosi on conajmniej godzinę i pracownik może w ciągu tego czasu pozostawić zwierzęta pociągowe lub pojazd bez swej opieki.

Wlicza się do czasu pracy czas spędzony przy uszkodzonym pojeździe lub przy zwierzętach pociągowych przez osoby odpowiedzialne za stan pojazdów, lub zwierząt pociągowych w wypadku uszkodzeń powstałych w drodze, uniemożliwiających dojazd do miejsca postoju w porze oznaczonej, gdy osoby wyżej wymienione nie mogą pozostawić bez opieki pojazdów lub zwierząt pociągowych.

§ 6. Praca kierowców autobusów, ich pomocników i konduktorów w autobusach, utrzymujących regularną komunikację, jest dozwolona zarówno w niedziele i dni świąteczne, jak i w nocy.

Praca nocna woźniców ciężarowych pojazdów konnych i ich pomocników oraz kierowców samochodów ciężarowych i ich pomocników jest dozwolona poza wypadkami, wskazanemi w § 3, w wypadkach przewidzianych w art. 15 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu, nadto w wypadkach, gdy pracownik, którego wyjazd nastąpił w porze dziennej, powraca do miejsca postoju w porze nocnej.

§ 7. Praca osób wymienionych w § 1 niniejszego rozporządzenia, jest dozwolone w niedzielę i dni świąteczne poza wypadkami wymienionymi w § 3 i § 6 ust. 1 również w wypadkach przewidzianych w art. 11 ustawy z dnia 18. grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu, nadto zaś w wypadkach, gdy pracownik, którego wyjazd nastąpił w dniu poprzedzającym niedzielę lub dzień świąteczny, powraca do miejsca postoju w niedzielę lub dzień świąteczny.

§ 8. Wzamian za pracę w niedzielę powinien być udzielony pracownikowi, objętemu niniejszem rozporządzeniem, wolny dzień w tygodniu.

§ 9. Zakład pracy powinien prowadzić kontrolę, ustalającej czas wyjazdu i powrotu pracownika, objętego niniejszem rozporządzeniom. Pracownik conajmniej raz na tydzień musi mieć możność przejrzenia dotyczących go notowań.

Wyżej wymienione notowania powinny być zachowane przez zakład pracy w ciągu roku i przedstawiane na każde żądanie organom inspekcji pracy.

§ 10. Pracę ponad normą czasu pracy na dobę, ustaloną w § 2, uważa sie za prace w godzinach nadliczbowych. Ponadto uważa się za pracę w godzinach nadliczbowych pracę wykonywaną ponad 624 godziny w okresie 13-tygodniowym, nawet jeżeli, ilość godzin pracy nie prezkracza dobowej normy czasu pracy, ustalonej w § 2.

Pracę, wymienioną w § 3, a nie przekraczającą norm w tym paragrafie ustalonych, nie uważa się za pracę w godzinach nadliczbowych i nie wlicza

Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1. 1. 1934 r.

w/g danych Ministerstwa Robót Publicznych.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Nr. porządkowy	Województwa	Liczba mieszkańców (na 1. VII. 1933 r. (w przybliżeniu)	Ilość samochodów					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Półroczny przyrost względnie ubytek (w proc.) ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1. VII. 1933 r.	Liczba mieszkańców przypadająca na jeden pojazd mechaniczny	UWAGI
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna						
1	Białostockie	1 683 000	191	81	137	142	551	185	25	761	— 2,8	2 210	1. Do ilości innych pojazdów mech. (kol. 9) zaliczono cysterny, samochody pożarnicze, wozy mechan. — transportowe, sikawki, traktatory i t. p. 4. Półroczny procentowy przyrost wzgl. ubytek według poszczególnych rodzajów pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z d. 1. VII 1933 r. a) osob. przyr. 9,4% b) dor. ubyt. 10,5% c) auton. „ 9,9% d) ciężar. „ 0,15% e) motoc. „ 4,6% f) inne przyr. 4,4%
2	Kieleckie	3 013 000	857	165	284	347	1 653	480	61	2 194	—11,60	1 370	
3	Krakowskie	2 360 000	931	290	174	369	1 764	775	80	2 619	+ 3,7	900	
4	Lubelskie	2 534 060	366	63	159	106	694	163	23	890	— 1,57	2 880	
5	Lwowskie	3 213 000	824	450	116	234	1 624	561	64	2 249	+ 2,74	1 430	
6	Łódzkie	2 702 000	991	423	338	379	2 131	692	48	2 871	—13,0	940	
7	Nowogródzk.	1 089 000	85	28	41	22	176	43	9	229	—12,9	4 760	
8	Poleskie	1 173 000	84	6	29	24	153	50	12	215	—14,0	5 450	
9	Pomorskie	1 115 000	1 181	331	102	726	2 340	606	35	2 984	+ 3,6	375	
10	Poznańskie	2 168 000	2 475	639	208	691	4 013	1 357	84	5 454	— 2,9	400	
11	Śląskie	1 334 000	1 576	156	89	750	2 571	1 344	104	4 019	+ 4,6	330	
12	Stanisławow.	1 517 000	150	68	30	28	276	78	12	366	—20,6	4 140	
13	Tarnopolskie	1 643 000	121	14	3	21	159	52	1	212	—19,1	7 750	
14	Warszawskie	2 600 000	863	135	215	374	1 587	403	56	2 046	— 0,83	1 270	
14a	M. st. Warsz.	1 209 000	2 588	1 976	87	1 177	5 828	1 288	203	7 319	+10,7	165	
15	Wileńskie	1 319 000	148	71	76	51	345	151	9	506	— 6,5	2 610	
16	Wołyńskie	2 154 000	135	35	72	25	267	90	10	367	+ 2,8	5 870	
	Razem	32 836 000	13566	4 941	2 160	5 466	26 133	8 322	836	35 291	0	930 (w przybliżeniu)	

się do norm czasu pracy, określonych w § 2 niniejszego rozporządzenia.

Praca w godzinach nadliczbowych może być stosowana jedynie przy zachowaniu przepisów art. 8 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu oraz za wynagrodzeniem, przewidzianem w art. 16 tejże ustawy.

§ 11. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1934 r. Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie z dnia 3 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 321).

Zbyt opon samochodowych w Polsce

Branża samochodowa w Polsce jest obecnie w stanie marazmu. Tłómaczy się ten upadek przedewszystkiem podatkiem drogowym, który nie dał oczekiwanych wyników. Wystarczy stwierdzić, że w Polsce ilość samochodó w ruchu wynosiła w dniu 1. VII. 1929 r. 39.363, zaś w dniu 1. VII. 1930 r. — 27.949. Zniżka ta odbiła się również fatalnie na rynku opon samochodowych, których zapotrzebowanie zmniejszyło się mniej więcej o 40 proc. Oprócz tego, wskutek wycofania z ruchu dużej ilości samochodów, pewne kategorje konsumentów pozbawione zostały możności zlikwidowania swych zobowiązań wobec dostawców, co również nie wpłynęło na polepszenie sytuacji. W chwili obecnej rynek opon samochodowych niedomaga, jednak przypuszczać należy, iż łącznie z poprawa ogólnej sytuacji, branża ta również się podniesie, zwłaszcza, że ostatnie postępy w produkcji pneumatyków znajdą w Polsce, przy obecnym stanie dróg, bardzo ciekawe zastosowanie, które doda poważnego bodźca do korzystania z samochodów. Opony te wykazują ogromny postęp, podobny do tego, jaki osiągnięto, przechodząc z opon wysokiego ciśnienia na opony Confort, gdyż przy oponie Superconfort, ciśnienia są zmniejszone o ca. 40 proc. w stosunku do opony Confort, dla której ciśnienia wynosiły 2 do 2,5 atmosfer na normalnym wozie. Ta inowacja, która odbije się w historji pneumatyków, da konsumentowi komfort dotąd nieznany, średnią szybkość znacznie zwiększoną, zwłaszcza na złych drogach, wreszcie koszta od kilometra znacznie zmniejszone wskutek lepszego trzymania się drogi, dzięki któremu wóz nie będzie narażony na wszelkiego rodzaju uderzenia.

Taksówki, autobusy

O kryzysie w dziedzinie przedsiębiorstw autobusowych i taksówkowych świadczy najlepiej topniejąca z każdym rokiem ilość autobusów i taksówek.

Najlepszym okresem rozwojowym dla naszych taksówek i autobusów był rok 1931. Na dzień pierwszy stycznia 1931 roku zarejestrowano w Polsce ogółem 7140 taksówek, a na dzień pierwszy stycznia 1934 roku zarejestrowano już tylko 4941 taksówek. A więc w ciągu 3 lat ilość taksówek w całej Polsce zmniejszyła się o 2199. Oczywiście, że pierwsze miejsce pod względem ilości taksówek zajmuje Warszawa. W stolicy zarejestrowano na rok bieżący 1976 dorożek samochodowych.

Drugie miejsce zajmuje województwo poznańskie, gdzie ilość taksówek wyraża się liczbą 639. Na trzeciem miejscu stoi województwo lwowskie,

Bilans Spółdzielni Automobilistów

z odpowiedzialnością udziałami — Katowice

na dzień 31-go grudnia 1933 r.

Aktywa		Pasywa	
Gotówka	zł. 1 895,22	Udziały członków	zł. 12 750,—
M. K. O. Katowice	„ 1 020,—	Fundusz zasobowy	„ 14 187,37
P. K. O.	„ 17,74	Fundusz specjalny	„ 3 139,16
Towary	„ 10 687,13	Wierzyciele	„ 24 986,71
Ruchomości	„ 4 350,—	Sumy przechodnie	„ 885,93
Udziały własne	„ 400,—	Nadwyżka	„ 4 319,30
Dłużnicy	„ 41 898,38		
	zł. 60 268,47		zł. 60 268,47

Rachunek strat i zysków na dzień 31. grudnia 1933 r.

Straty		Zyski	
Ogólne koszty handlowe	zł. 54 235,89	Zysk brutto na towarach	zł. 16 580,10
Odsetki i skonta	„ 645,30	Zysk brutto od sprzed. komis.	„ 24 470,56
Amortyzacja Ruchomości 10%	„ 484,50	Prowizja od sprzedaży komis.	„ 8 576,56
Nadwyżka	„ 4 319,30	Zysk brutto z warsztatu	„ 8 797,77
		Zysk brutto z garaży	„ 1 260,—
	zł. 59 684,99		zł. 59 684,99

ZARZĄD: Melek. Stachuła. Drosdek.

liczące 450 taksówek. Cwarte miejsce zajmuje województwo łódzkie — 423 taksówki, piąte miejsce należy się województwu pomorskiemu — 331 taksówek. Na Polesiu jest 16 taksówek, a najmniej w województwie tarnopolskiem, bo tam zaledwie 14 dorożek samochodowych.

Ilość autobusów zmalała z 4293 w 1931 roku do 2160 w roku bieżącym, a więc prawie o połowę. Najwięcej autobusów posiada województwo łódzkie — 338, na drugiem miejscu stoi województwo kieleckie — 284, na trzeciem województwa warszawskie — 174. W województwie tarnopolskiem zarejestrowano najmniej autobusów, bo tylko 3.

Państwowa komunikacja autobusowa

Jak się dowiaduje Ag. Press, kwestja stworzenia państwowego przedsiębiorstwa autobusowego zotała ostatecznie zdecydowana. Początkowe plany, aby nowe przedsiębiorstwo miało kilku akcjonarjuszów, zostały zaniechane. Nowe przedsiębiorstwo, oparte na zasadach komercjalizacji, tworzą wyłącznie polskie koleje państwowe.

Dotychczas wiadomo, iż państwowe przedsiębiorstwo autobusowe eksploatować będzie linje komunikacyjne: Warszawa—Radom—Kielce—Kraków. Kraków—Zakopane, Kraków—Szczawnica, Kraków—Krynica, Warszawa—Białystok—Grodno i Warszawa—Pułtusk—Łomża—Grajewo. Ponadto w Małopolsce wschodniej mają być uruchomione państwowe linje autobusowe do uzdrowisk oraz w niektórych miejscowościach uzdrowiskowych autobusowych połączenia między stacjami kolejowemi a uzdrowiskami.

Tabor autobusowy zakupiony będzie w Państwowych zakładach inżynierji. Jak słychać państwowe przedsiębiorstwo autobusowe zakupić ma około 60 autobusów.

Wiadomości z Oddziałów

KATOWICE. W niedzielę, dnia 4 marca br. odbyło się walne doroczne zebranie naszego Oddziału.

Zebranie zagaił kol. Stachuła. Następnie wybrano prezydjum w osobach kol.: Kamińskiego, Kucharskiego, Zielińskiego i Adamczyka.

Sprawozdanie z działalności Związku za rok ubiegły zdał kol. Melek, które uzupełnił kol. Adamczyk. Sprawozdanie to umieszczone zostało w ostatnim numerze naszego pisma. Kol. Augsburg imieniem komisji rewizyjnej wniósł o udzielenie ustępującemu zarządowi absolutorjum, co też po dyskusji jednogłośnie uchwalono. Wybory do zarządu, przeprowadzone za pomocą kartek, które dały następujący wynik:

Stachuła Ludwik — przewodniczący, Drozdek Ryszard — zastępca, Chmiel — II. zastępca, Zielińsi Jan — sekretarz,, Melek Mieczysław — sekr., Adamczyk Józef — skarbnik, Gawlik Jan, Mężyk Franciszek, Kucharski Jan, ławnicy — Bonczkowski Franciszek, Mrokwa Wiktor, Wojtacki Józef — zastępcy.

Komisję rewizyjną wybrano w starym składzie a mianowicie: Augsburg Gustaw, Wróbel Ludwik, Wojtacki Józef, Skazidroga Jan i Kamiński Jan.

Sąd koleżeński postanowiono wybrać wtedy, kiedy zajdzie do tego potrzeba.

O nowo wydanem rozporządzeniu, o czasie pracy szoferów i innych zawodów transportowych referowali koledzy Adamczyk i Melek. Wskazali na konieczność zorganizowania skutecznej obrony przeciwko pracodawcom, wyzyskującym bardzo często w nieludzki sposób zatrudnionych u siebie szoferów.

Proponowali odbycie wielkiego wiecu w Katowicach, celem zaprotestowania przeciwko zatrudnieniu szoferów w nadmiernych ilościach godzin, przekraczających często czas pracy przewidziany ustawą. Jest to jedna z głównych przyczyn, panującego wśród szoferów bezrobocia i stosunkowo

wielkiej ilości wypadków samochodowych. Uchwalono odbycie wiecu z tem, żeby koledzy przybyli na wiec możliwie kierowanemi przez nich samochodami. Przy tej okazji ma nastąpić również zaprotestowanie przeciwko nadmiernym opłatom na rzecz Funduszu Gospodarczego, wysokich cen materjałów pędnych i innych obciążeń ruchu samochodowego w Polsce.

W różnych poruszono szereg spraw organizacyjnych oraz uchwalono jednogłośnie wyrazić podziękowanie Spółdzielni Automobilistów w Katowicach, za okazaną dla bezrobotnych członków Związku Zawodowego Automobilistów pomoc.

Na tem zebranie zakończono o godzinie 15.

Nieszczęśliwe wypadki

SPAŁ PRZY KIEROWNICY SAMOCHODU

Na szosie wojewódzkiej w Przegędzy (pow. Rybnik) zderzył się samochód ciężarowy Bronisława Nigi z Łodzi, kierowany przez szofera Stefana Rawickiego z furmanką Piotra Jondy z Rybnika-Paruszowiec. Wskutek zderzenia samochód stoczył się do przydrożnego rowu, uszkodził furmankę i lekkko okaleczył konia. Pozatem złamał się przy samochodzie resor, lecz na całe szczęście wypadku w ludziach nie było.

Jak wykazały dochodzenia, kierowca samochodu, będąc przemęczony, zasnął przy kierownicy.

NAGŁY ZGON W TAKSÓWCE

W Bielsku zmarł nagle w taksówce na udar serca prokurent Zjedn. Pol. Fabryk Śrub w Bielsku, śp. Jan Poraj-Biernacki. Zwłoki odstawiono do kostnicy szpitala.

ZDERZENIE SAMOCHODU Z TRAMWAJEM

Dnia 20. bm. o godzinie 16 na ul. Rawskiej w Świętochłowicach, zderzył się samochód ciężarowy browaru rybnickiego z tramwajem, wskutek czego została silnie uszkodzona przednia platforma wozu tramwajowego, a motorowy ranny w rękę. Szkoda wynosi około 2500 zł.

W czasie wyścigów automobilowych o nagrodę państwową, wydarzyła się w Buenos Aires katastrofa. Mianowicie jeden z kierowców, usiłując wyminąć przebiegającego trasę widza, skręcił raptownie i wpadł w przyglądającym się wyścigom tłum. 9 osób zginęło na miejscu, a kilkanaście odniosło rany.

KARYGODNE WYBRYKI DZIECI POD KRAKOWEM

Mimo ostrego zwalczania wybryków dzieci i młodzieży wiejskiej, polegających na obrzucaniu kamieniami przejeżdżających samochodów, wypadki takiego zdziczenia zdarzają się dość często.

Tak ostatnio koło wsi Opałkowic 11-letni chłopak Wł. K. strzelił kamieniem z procy w stronę szyby auta p. Aleksandra Bakałowicza. Szczęściem kamień trafił w karoserję.

P. Bakałowicz zatrzymał wóz i łobuza, strzelającego kamieniami, odwiózł na posterunek P. P. w Borku Fałeckim. Należy ponowić apel do rodziców, ażeby pouczyli dzieci, iż rzucanie kamieniami na auta, może spowodować tragiczny wypadek.

SZOFER CUDEM OCALAŁ W CZASIE WICHURY W BIELSKU

Nad Bielskiem szalała wichura o sile której świadczy fakt wyrwania drzewa z korzeniami w ogrodzie spedytora Adolfa Brulla na ulicy Rzeźniczej. Upadające drzewo upadło na przejeżdżającą w tym momencie taksówkę, prowadzącą przez kol. Jana Surówkę z Bielska.

Samochód został przez upadające drzewo kompletnie zniszczony, zaś kol. Surówka prawie cudem ocalał, albowiem drzewo upadło na kierownicę.

Nie zawsze przecież katastrofa tego rodzaju kończy się tak szczęśliwie, jak w tym wypadku, gdzie kol. Surówka stracił coprawda swój dorobek w postaci taksówki, ale uratował życie i zdrowie. Innym razem może tego rodzaju wypadek zakończyć się ofiarami w ludziach.

Samochód kol. Surówki nie był ubezpieczony, prawdopodobnie też będzie musiał swoich pretensyj dochodzić u zarządu miasta Bielska, które niedopatrzeniem swojem zawiniło. Właściciel bowiem posesji, na którego gruncie zawalone drzewo stało, Bruell oświadczył już kol. Surówce, że z powodu nadzoru sądowego, jaki ciąży na tej nieruchomości, usunąć drzewa tego nie mógł, chociaż miał już dawno ten zamiar.

Ze świata

SAMOCHÓD-BŁYSKAWICA

„News Chronicle" donosi o nowym typie samochodu skonstruowanego specjalnie dla znanego ze swych kilkakrotnych rekordów szybkości sir M. Cambela, który na nowym samochodzie zamierzał osiągnąć 480 klm na godzinę, bijąc w ten sposób wszystkie dotychczasowe rekordy. Próby przeprowadzone z nowym typem samochodu specjalnie w tym celu zbudowanym tunelu wykazały jego wielką zdolność pokonywania oporu powietrza.

LAMPKI ELEKTRYCZNE NA RĘKAWICACH POLICJANTÓW.

W wyniku doświadczeń nad regulowaniem ruchu na ulicach miast w Stanach Zjednoczonych A. P., coraz więcej policjantów jest zaopatrzonych w rękawice z jasno świecącemi lampkami elektrycznemi, co pozwala dokładnie widzieć sygnały, dawane przez organ bezpieczeństwa. Odpowiednią baterję posiada policjant na głównym pasie, a przewody biegną pod mundurem do rękawa i następnie do rękawiczek. Sposób ten wykazał wiele zalet.

ZAKAZY TŁUKĄCYCH SIĘ SZKIEŁ W SAMOCHODACH.

Na podstawie danych statystycznych stwierdzono, że w Stanach Zjednoczonych około 34 tysięcy ludzi rocznie traci życie lub odnosi bardzo poważne uszkodzenia przy wypadkach samochodowych. W tej liczbie 45% osób umiera od ran odniesionych w czasie wypadku przez stłuczone szkło. Spostrzeżenia te doprowadziły do wydania w wielu Stanach Ameryki, a również w niektórych krajach Europy, nakazów używania do samochodów tylko nietłukącego się szkła.

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Mieczysław Melek, Katowice.
Druk: „Drukarnia Ludowa", Spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami, Katowice, Teatralna 12